

1 Éditorial : La Vélorution en action

Déjà quatre vélorutions¹, qui ont drainé plusieurs centaines de personnes en vélo, roller ou à pied, dans les rues du centre de Montpellier. Retour sur ces événements.

Depuis 10 ans que nous défendons la pratique du vélo à Montpellier et environs (jusqu'ou voulez-vous aller avec votre vélo?), nous avons organisé nombre de manifestations cyclistes. Nous nous voulons interlocuteur de l'état et des collectivités locales, qui reconnaissent la continuité de notre action. Mais nous nous heurtons souvent à une fin de non recevoir; et même pour les services qui nous accueillent avec une sincère cordialité, le vélo n'est qu'une préoccupation accessoire. Pour dépasser ces limites, il faut monter que nous sommes nombreux!

L'arrivée de "vélorutionnaires" à Montpellier nous a donné une vigueur nouvelle. En rejoignant le collectif informel de la vélorution, nous comptons bien faire valoir auprès des autorités et des médias, la place du vélo et des déplacements non motorisés, une place incontestable en ville, la première!

Grâce à la superposition de plusieurs réseaux, nous atteignons une masse critique: au printemps, nous pouvons défiler à plus de trois cents dans les rues de Montpellier.

Parmi les vélorutionnaires, il y a des cyclistes, patineurs, piétons, mais encore des écologistes, anti-gaspillage d'argent public, usagers des transports en commun, théoriciens de la décroissance, protecteurs des consommateurs, de l'environnement, engagés pour plus de démocratie et de transparence sur les aménagements, et parfois le tout à la fois. Mais tous contestent la place offerte à la voiture en ville, parfois 90% de la largeur des voies (que nous avons alors plaisir à monopoliser lors de ces manifestations). Tous militent pour respirer un air pur, pour la liberté de se déplacer, contre l'oppression d'une catégorie d'usagers qui impose ses usages, ses contraintes et ses dépenses aux budgets publics.

Déclarons la Vélorution permanente! Tous les jours, déplacez-vous en ville en vélo, n'ayez pas honte! ne vous cachez pas! ne soyez pas cycliste, mais usager de la voirie publique! refusez de vous faire enfermer dans le terme « transports alternatifs », ce sont les motorisés qui le sont, dès lors qu'ils choisissent un mode de propulsion artificiel. La Vélorution est mensuelle, en principe tous

les premiers samedis du mois en début d'après-midi, (sauf modification en période de vacances par exemple), départ de la Comédie.

2 compte-rendus

2.1 Vélorutions

De Michel Julier, le secrétaire/webmestre de VéloCité Languedoc Montpellier a vu sa 3e "vélorution" ce samedi 3 décembre. Vélorutions: de petites ballades colorées et militantes pour se montrer, pour se voir, et pour s'amuser. Le rythme mensuel semble bien lancé: celle-ci, comme la précédente en novembre, a largement dépassé la centaine de participants, malgré une annonce tardive, une heure de départ modifiée encore une fois, la présence du Téléthon, et une météo incertaine et un peu fraîche.

Le mouvement est impulsé par un groupe assez informel d'étudiants très actifs, et dont la complémentarité avec Vélocité Languedoc est remarquable (très peu d'étudiants chez nous). L'information se fait par différents réseaux en parallèle. Visiblement la mayonnaise a bien pris, en espérant que cela dure.

On a vu aujourd'hui un véritable musée ambulatoire du vélo: plusieurs monocycles, des tandems, plusieurs tricycles couchés (un commerçant qui en vend s'est récemment installé en ville), plusieurs remorques, des vélos style customisés, des vélos électriques, et divers vélos de tous les âges et conditions. Présence remarquée d'une famille avec 3 jeunes enfants, vivant en banlieue, et qui se déplace sur deux tricycles couchés tractant deux remorques dont l'une avec deux enfants (voir photo): c'est que même dans des banlieues où le vélo était totalement absent encore récemment, les mentalités changent rapidement autour des initiatives réussies de Pédibus et Vélobus.

Clairement, le vélo rentre dans les mentalités et la demande sociale pour des améliorations est importante. Face à cela, la mairie fait obstruction depuis trois ans (le réseau cyclable est en décrépitude), et les efforts réels pour la création d'un réseau cyclable départemental ont encore du mal à contrebalancer l'épidémie de création de voies rapides et autres rocade. Quand toutes ces attentes légitimes venant de toutes parts se heurtent à une absence de bonne volonté, il n'y a qu'une seule solution: la vélorution!



3/12/05. Un monocycle bien déguisé.



3/12/05. Vive la famille de cyclistes.

¹ Voir compte-rendus plus loin



3/12/05. Défilé sympathique.



6/01/06. Laurent Ness dans sa voiture à pédales.

2.2 Vélorution (suite)

La vélorution est un sujet qui nous intéresse. Je me permets de joindre un courriel adressé à la liste de diffusion, et qui présente des perspectives, un compte-rendu, des interrogations. Ce courriel est signé du collectif qui gère ces manifestations auxquelles VéloCité se joint de tout coeur. Je le mets en page avec peu de modifications. Le rédacteur JF Vilarem.

Pour revenir brièvement sur la dernière édition de la vélorution, on a tous constaté une recrudescence des forces de police : 2-3 motards visibles plus ceux qui bloquaient sans doute les voitures en amont (il y avait vraiment très peu de voitures sur notre chemin...), une voiture balai bleu-blanc-rouge, les RG, affolés de ne pas trouver de "responsables organisateurs" revendiqués comme tel ...

Bref présence omniprésente, écoeurante pour la majorité, et qui finalement peut conduire à annuler nos objectifs de promotion des véhicules écologiques en ville... (on peut même penser qu'au rapport "véhicule policier à moteur"/"nombre de manifestants", la vélorution est loin d'être une manifestation écologique dans son déroulement) L'unique point "positif" dans la passion dont témoigne la maréchaussée pour la vélorution, relève peut être d'une inquiétude de la pérennisation de la manifestation par les pouvoirs publics ? Oublions la police (ouf...), revenons au vif du sujet.

La question du collectif Vélorution, et de ce que l'on entend par collectif est l'objet de discussions pour plusieurs personnes investies dans ce projet. Il est apparu dès le début que cette notion s'imposait, pour fédérer le plus de monde possible derrière un objectif, pour éviter la désignation d'organisateur, et pour une liberté individuelle totale derrière la "promotion des transports écologiques en ville". La mise en place des précédentes vélorutions pour les personnes investies (appelons-les coordinatrices) ne représenta aucunement un travail difficile (conception de l'affiche et tracts, tirage, déclaration en préfecture), et la diffusion de l'information (distribution de tracts, affiche, presse) fonctionna sans problème. Seulement, pour pérenniser et faire évoluer la vélorution (pour qu'elle ait lieu...), une participation plus large du collectif (pour l'instant moins de 10 personnes "actives") est sans doute intéressante, surtout pour concevoir de nouvelles actions, et établir peut être d'autres revendications plus précises.

Pour l'instant, quelques questionnements récupérés samedi dernier, auxquels nous sommes tous invités à répondre :

- Fallait-il s'arrêter devant l'UMP, au risque de perdre notre neutralité ? (*Ndlr : alors que le défilé passait devant l'UMP aux cris de "l'UMP à vélo", les élus présents à l'intérieur étaient venus nous saluer à la fenêtre, et le défilé avait alors*

marqué une courte pause)

- Une vélorution mensuelle ? bimensuelle ?
- Une vélorution carnaval (en mars) ?
- Une vélorution déclarée en préfecture ou non ? Une manifestation "spontanée" ?
- Une vélorution anticapitaliste (lors de la quinzaine anticapitaliste) au risque de perdre notre neutralité ?
- Une vélorution qui bloque véritablement les voitures ?
- Des actions sporadiques aux heures de pointe ?
- Collection des photos d'incivilités automobile ? *Note du rédacteur : C'est déjà disponible à l'adresse : <http://jfvilarem.free.fr/>*

Pour la communication, la liste des contacts (peut être même qu'il y a celui de la police...) est jointe (la consacrer la seule vélorution, afin de ne pas surcharger les boîtes mails propos d'autre chose), l'adresse autruche.asso@laposte.net est régulièrement consultée et peut servir faire passer l'info (d'ailleurs si quelqu'un se sent l'âme d'un facteur virtuel), une page sur www.velorution.org nous est attribuée, on peut y poster nos infos, et des liens vers des documents (photos, autres...). On peut également créer un groupe de discussion, mais cela peut rebuter certains au vu du nombre de mails quotidiens qui peut en résulter. Autrement, il nous reste encore la voix (vive), on aurait tendance l'oublier : on peut certainement convenir d'une réunion afin de discuter de ces points. A bientôt.

Le collectif.

2.3 Rencontre à la préfecture le 09 Janvier 2006

Compte-rendu de Serge Darlet

Rencontre à la préfecture le 09 Janvier 2006 avec M. Didier ALRIC, adjoint au directeur de cabinet, avec 4 membres de l'association, Luc Nourigat, Chantal Debain, Solange Clerc, Serge Darlet.

Entretien courtois, interlocuteur coopératif. Il avait lu notre demande et particulièrement l'affaire de l'av. de Lodève. Luc aborde l'objet principal de notre demande à savoir la sécurité des cyclistes et celle de tous ceux et celles qui voudraient le devenir mais y renoncent, par peur. Phénomène aggravé, à Montpellier, par le nombre de voitures, le comportement de nombre de chauffeurs, la politique de la ville priorisant les 4-roues à l'occasion des travaux du tramway, la disparition de pistes qui obligent les cyclistes à se rabattre sur les voies voiture, etc ?

Notre interlocuteur pose pas mal de questions sur le sujet : « est-ce un problème de mentalités ? combien de km de pistes vrai-

ment sécurisés à Montpellier ? Comment sont vos relations avec la mairie ? etc ? » Nous évoquons en vrac le rapport LEBRETON, réactivé, semble-t-il par le ministère des transports, l'absence de fourrière (sauf dernièrement), les trottoirs et pistes, servant de parking, le mauvais entretien, l'état défectueux de ces pistes, les avantages des zones 30, les villes où émergent des pistes cyclables, aux portes de Montpellier (St Gély, St Clément, Villeneuve), l'absence de politique cyclable à Sète, Béziers, ?

Par rapport à la mairie, nous évoquons nos difficultés : manque d'écoute, l'a priori à notre égard, l'absence de volonté politique pour le vélo, l'utilisation de la police municipale à verbaliser les automobilistes en infraction sur le stationnement payant dans le périmètre du grand centre ville, au lieu des infractions sur les pistes et trottoirs, l'absence de véritables réponses à nos courriers et à nos propositions, par exemple pour un passage vélo près de l'ex-pont submersible sur le Lez (actuellement en construction) ou pour la rue Hélène d'Italie.

Sont brièvement abordées les relations avec d'autres interlocuteurs institutionnels : avec le CG 34, et l'agglomération où personne ne s'occupe de vélo. Nous soulignons l'incohérence du PDU, qui affiche un objectif de Développement durable et de promotion du vélo mais ne fournit ni plan, ni chiffrage à l'appui.

A sa question : « attendez-vous de nous une fonction de médiateur ? » Chantal rétorque que la Préfecture se doit d'être acteur et donne l'exemple du boulevard des sports où il y a nécessité de calmer la vitesse dans cette artère où cohabitent école, maison de retraite, MPT, ... Il nous propose de passer par le biais de la Fubicy pour influencer la municipalité et note, par ailleurs, sa méconnaissance des statistiques sur les accidents vélos, alors que celles sur les deux-roues motorisés sont dramatiquement connues.

Notre hôte relève les conclusions suivantes :

- notre demande de plus d'attention à la sécurité des usagers en vélos, et en corollaire de + de sévérité/ + de dissuasion à l'égard des automobilistes en faute (stationnements, vitesse, etc ?)
- notre proposition de table ronde avec les acteurs locaux et usagers concernés par les transports et déplacements à l'échelon de l'agglomération, il propose d'inviter la TAM (indispensable selon lui, nous faisons remarquer moins que les conducteurs de la TAM sont moins dangereux pour nous que les autres transporteurs départementaux)
- notre demande d'une meilleure prise en compte des cyclistes et autres déplacements non motorisés dans les aménagements urbains.

3 Aménagement(?), rue A. Young

Un article de Serge Darlet

Toujours pas de piste cyclable, rue Arthur Young.

En octobre 2004, Vélocité avait demandé à la municipalité si le projet d'ouverture de voie nouvelle dénommée Arthur Young (de l'avenue du val de Monferrand -nord du zoo, au niveau du parking nord de Montmaur et de l'IRD- jusqu'à la route de Mende, au niveau du resto latitude) intégrait, conformément à la loi, des aménagements cyclables. Dans sa réponse, M. Pouget, le très affable adjoint à la voirie, nous renvoyait à nos études en nous « invitant » à mieux lire les projets techniques de la ville, sur le sujet.

A la mi-déc. 2005, après 14 mois de travaux, la rue était ouverte à la circulation, dans le sens ouest-est ; un mois et demi après (fin janv. 06) l'éclairage, les travaux d'embellissement paysager, les grilles d'évacuation sont réalisés, les trottoirs quasiment achevés, et ? toujours pas de piste cyclable.

Encore une fois, dans cette ville, la priorité accordée aux 4 roues est patente et le manque de prise en compte des 2 roues traduit, ici aussi, le mépris dans lequel cette municipalité tient le vélo.

Quant à cette nouvelle voie, on peut s'interroger :

- Etait-elle nécessaire ? sa construction affleure l'espace protégé du bois de Montmaur, elle amène le bitume, dans un lieu naguère paisible et naturel, et un nouveau flot continu de véhicules, avec son cortège de pollution, de bruit, de vitesse, etc ?
- Etait-elle utile ? Le coût de 3 millions d'euros mérite que la question soit posée. Elle n'a, comme avantage, que de raccourcir de quelques minutes le trajet des véhicules entrant dans Montpellier, au rond-point de la Lironde, par la route de Mende pour aller au CIRAD, à l'IRD, au musée Agropolis, au Cemagref, etc.. en leur évitant le détour par le zoo. Par contre, les inconvénients ne sont pas minces : espace naturel coupé en deux, paysage défiguré, transformé en zone urbaine, 4 roues confortés dans leur pratique. Ce n'est pas ainsi que la circulation auto baissera à Montpellier ! Là comme ailleurs, la municipalité a agi sans concertation et aurait pu éviter cette détérioration du paysage et le coût de cette opération. Elle tourne le dos à une réelle politique de Développement Durable dans une ville qui en a, pourtant, bien besoin.

Si l'avis de notre association avait été demandé, nous aurions, par exemple, pu proposer d'ouvrir à cet endroit un cheminement piétonnier et une piste cyclable en terre à condition qu'elle soit reliée à des grands axes cyclables proches existants (ex. la piste qui part de Clapiers vers Montpellier mais s'arrête 500 m. après ; la piste de la route de Mende vers le CNRS) ou à créer (ex : vers le lycée agricole, vers le zoo, vers tous les lieux de travail cités plus haut, dans l'av. du val de Monferrand, vers le plan des 4 seigneurs et l'UFR-STAPS).

Il n'est pas interdit de rêver !!!

4 Brève : Renversement de situation ?

En tant que cyclistes, nous sommes régulièrement agressés par les voitures, et, les réponses apportées ne sont pas nécessairement appropriées. Notre association entend *dénoncer clairement les incitations à des actions violentes contre les stationnements intempestifs* : renversement de voitures, destructions diverses,...

En fait, l'association a déjà lutté contre le danger que nous font courir les voitures lors d'actions de tractage et de collage d'étiquettes sur les voitures garées dans les piste. Action contre les fameuses « J'en ai juste pour deux minutes ». À cette occasion, j'avais réalisé une planche d'étiquettes dont le contenu était :

Vous êtes en **infraction**
vous stationnez sur une piste cyclable.
Vous m'avez mis en danger.
Alors maintenant passez 5 minutes à décoller cette étiquette, ça vous fera réfléchir.

Certains messages reçus sur la liste de diffusion sont la marque d'une exaspération manifeste ; ils ne sont pourtant pas l'expression officielle de l'Association, et le Président nous rappelle qu'il existe plusieurs façons de sortir le vélo de sa marginalité (sport et loisir) :

- constituer une association "qui pèse" et qui initie des actions collectives, **décidées lors des réunions bimensuelles, par principe ouverte à tous** (cf page 4) ;
- la Vélorution : la cause du vélo mérite qu'il y ait 2 fois par an 300 ou 500 personnes dans les rues de notre agglomération, et nous pensons à une grande manifestation début mars (après le succès non démenti des 4 premières).

Publicité

Vélocité, la revue du cycliste urbain. Indispensable. Dernier numéro 83 décembre 2005 : une grande enquête sur le succès de Vélo'V, le prêt de vélo à Lyon.

5 numéros par an, 14 €.

Règlement par chèque à l'ordre de : FUBicy. À renvoyer, avec vos coordonnées à : FUBicy 12 rue des Bouchers 67000 Strasbourg

Avis aux adhérents

Ce bulletin vous est ouvert. Envoyez vos contributions de préférence par courrier électronique (format texte pur dit aussi ASCII, ou si vraiment vous ne pouvez l'éviter, au format RTF) à l'adresse : montpellier@fubicy.org

Une liste de diffusion permet de communiquer entre adhérents par mail. La procédure d'inscription est souple (nombreuses options, par exemple annuler la réception des mails émis, tout en conservant la possibilité de consulter et d'émettre). Pour s'inscrire ou consulter les messages de la liste utilisez un butineur (netscape, internet explorer,...) avec l'adresse <http://maretmanu.org/mailman/listinfo/velocite>

Venez à nos réunions qui ont lieu au local de l'association des Beaux-Arts, 12 esplanade de la Musique, Montpellier (rez de chaussée, à gauche en entrant dans l'immeuble) en général le Vendredi soir à 18h30. Si vous voulez être certain d'assister à une réunion, téléphonez ou consultez le site internet *web* : <http://montpellier.fubicy.org>

Vous y trouverez les informations les plus récentes, ainsi que des documents, des anciens numéros du bulletin, des liens et contacts divers.

Expéditeur :

VéloCité Languedoc
8 rue des Orchidées
34000 Montpellier

Destinataire :

Marchands et réparateurs de vélos accordant une remise aux adhérents de VéloCité Languedoc sur présentation de la carte d'adhérent (certains ont été rayés de cette liste à cause d'un manque d'intérêt manifeste pour le vélo « *Moi, les vélos, je répare pas* »)

Nom	Adresse	Remise
On Avance	7 bis quai des Tanneurs, Montpellier	7% sur accessoires.
Sibade	7 rte de Lodève, Celle-neuve	10%
RS Tour de France	10, av de Maurin, Montpellier	10%
Pinol	110, rue Fg Boutonnet, Montpellier	10%

Autres réparateurs

Bernabeu	29, rue du Fg Figuerolles, Montpellier	
----------	--	--

Appel aux cotisations

Chers adhérents,

Pour être ou rester membre de l'association il faut avoir réglé sa cotisation chaque année. Cette modique cotisation est utilisée en frais de timbres, de reproductions (bulletin, lettres, affiches), en cotisation à la FUB (Fédération des Usagers de la Bicyclette), en achats de petit matériel.

Les tarifs ont été fixés par le Conseil d'Administration à : normal (8 €), étudiant ou chômeur (5 €), couples (mariés ou non) (12 €), soutien (16 € voire plus).

La date de règlement de votre dernière cotisation figure sur l'étiquette d'expédition. Si l'échéance est dépassée, veuillez envoyer vos chèques libellés à l'ordre de VéloCité Languedoc, 8 rue des Orchidées, 34000 Montpellier .

VÉLOCITÉ
LANGUEDOC

Vélocité Languedoc
8 rue des Orchidées
34000 Montpellier FRANCE
Tél. : 04 67 40 15 50 ou 04 67 58 47 59
<http://montpellier.fubicy.org>
e-mail : montpellier@fubicy.org

La ville sans contraintes.

Ne pas jeter sur la voie publique.

Nom(s) : Prénom(s) :

Adresse :

Code postal : Ville :

E-mail :

Téléphone :

J'adhère à l'association loi 1901 "Vélocité Languedoc" pour un an au tarif :

Normal (8 euros) Étudiant, chômeur (5 euros)

Couples, mariés ou non (12 euros) Soutien (16 euros)

Libellez votre chèque au nom de : "Association Vélocité Languedoc". Vous recevrez les derniers numéros de notre bulletin, une carte d'adhérent qui vous permettra d'obtenir des réductions de 5 à 10% chez certains marchands de cycles, et vous serez abonné au bulletin pendant un an (soit 4 numéros).